

*Rantaväylän tunneli asemakaava 8156  
muistutukset ja vastineet 17.5.2011*

	Muistutuksen antaja Muistutus	Kaupungin vastine	Vaikutukset kaavaan
<b>01 Muistutus</b> AsOy Villa Amanda 20110124			
	M1. Kaikilla asianomaisilla ei ole ollut Mrl 62§:n mukaista mahdollisuutta osallistua kaavaprosessiin.	V1. Asemakaavatyöstä ja tiehankkeesta on kuulutettu normaalissa järjestyksessä. Asemakaavatyöstä ja tiehankkeesta ja niiden yleisötilaisuuksista on yleisillä kuulutuksilla ilmoitettu. Kaupungin kotisivujen kautta on voinut seurata prosessin vaiheita. Tilaisuuksia sekä suullisen että kirjallisen mielipiteen ilmaisemiseen on ollut useita.	--
	M2. Yhteysviranomaisen (ELY-keskus) lausunnon mukaan vaikutusten selvittäminen on suoritettu puutteellisesti	V2. Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) on YVA-lain määrittelemänä yhteysviranomaisena hyväksynyt YVA-selostuksen sekä YVA-tarkastelun riittäväksi antamassaan lausunnossaan 15.4.2010. "Hankkeen ja sen vaihtoehtojen keskeiset merkittävät ympäristövaikutukset on arvioitu riittävästi ottaen huomioon hankkeen suunnittelu- vaihe arviointimenettelyn aikana sekä arviointiohjelma ja yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta sekä arviointiselostuksesta saadut lausunnot ja mielipiteet. Yhteysviranomaisen on todennut ottaen huomioon hankkeen suunnittelu- vaihe tiettyjä puutteita arvioinneissa. Nämä puutteet eivät ole yksistään tai yhdessä kuitenkaan sellaisia, että arviointiselostus olisi olennaisesti puutteellinen, ja yhteysviranomaisen voi hyväksyä arviointiselostuksen riittäväksi. Arviointiselostuksessa todetut virheet ja puutteet on kuitenkin perusteltua korjata. Yhteysviranomaisen hyväksyy	Tiesuunnitelman yhteydessä vaikutuksia on selvitetty lisää ja se on vaikuttanut mm. melua- ja ilmanlaatua koskeviin kaavamääräyksiin.

		arviointiselostuksen riittäväksi.” YVA-tarkastelun jälkeen tehdystä Valtatie 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santa-lahti–Naistenlahti Yleissuunnitelman laadinnassa on tarkennettu YVA-selostuksessa virheellisesti tai puutteellisesti käsitellyjä asioita.	
	M3. Kaavan ilmanlaatua, tärinää, runkomelua ja pohjavettä koskeva yleismääräys ei riitä, vaan selvityksiä näiltä osin tulee tarkentaa	V3. Ilmanlaatua, tärinää, runkomelua ja pohjavettä koskevia määräyksiä tarkennetaan.	Tiesuunnitelman yhteydessä vaikutuksia on selvitetty lisää ja se on vaikuttanut mm. meluja ja ilmanlaatua koskeviin kaavamääräyksiin
	M4. Naistenlahden liittymän toteuttamiskelpoisuutta ja rakennusaikaisia liikennetarkoituksia ei ole edes voitu osoittaa.	V4. Asemakaavan rinnalla on valmisteltu hallinnollista, maantielain mukaista tiesuunnitelmaa, jonka yhteydessä on tehty alustavat suunnitelmat rakentamisen aikaisista liikennejärjestelyistä myös Naistenlahden eritasoliittymän alueelle. Nämä suunnitelmat sisältyvät nähtäville asetettavaan tiesuunnitelmaan. Rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt määritetään yleisesti maantiehankkeissa vasta tarkemmassa rakentamiseen tähtäävässä rakennussuunnitteluvaiheessa.	--
	M5. Maantielain 13§:n 2 momentin edellyttämä edullisuus ja tarpeettoman vahingon ja haitan välttäminen toteutuvat ns. Sepänkadun eritasoliittymässä ja 0 ja 0+ vaihtoehdossa asema-kaavan valittua vaihtoehtoa paremmin. Asemakaava on laadittava siten, että sen mahdollistava liikennetarkoituksia voidaan toteuttaa maantielain säännösten mukaisesti	V5. Edullisuus ja tarpeettoman vahingon ja haitan välttäminen on tällaisessa hankkeessa tarkasteltava hankkeen kokonaisuus huomioiden. Rantaväylän tunnelin kokonaisuus tuo merkittäviä mahdollisuuksia maankäytön kehittämiseen maanalaisen tunnelin osalta ja samalla myös nykyisen maanpäällisen väylän haittojen merkittävää vähentymistä tunneliosuudella.	--
	M6. Santalahden alueen maankäyttöä ei ole tarkoituksenmukaista lukita oikeusvaikutteisella kaavalla ennen kuin raideliikenteen kehittämistä koskevat linjaukset on ratkaistu.	V6. Rantaväylän tunneliin liittyvät asemakaavamuutos-tarpeet eivät heikennä raide-liikenteen kehittämisen mahdollisuuksia. Nykyisellään liikenneväylät ja niiden laajennustarpeet saattavat todennäköisesti tunnelisuunnitelmaa enemmän rajoittaa maankäytön muutoksia ja myös raideliikenteen alueiden laajennustarpeita. Santalahden eritasoliittymän osalta on selvitetty suunnitteluratkaisu, jossa kaupunkiraitiotien vaatima	Maantie- ja katualueiden mitoitusta on tarkistettu niin, että suunniteltu kaupunkiraitiotien tilatarve on huomioitu Santalahden eritasoliittymän kohdalla.

		mitoitus on lisätty suunnitelmiin.	
	M7. Naistenlahden voimalan polttoaineen keskeytymättömiä raidekuljetuksia ei saa vaarantaa Ranta-Tampellan alueen kaavoituksella.	V7. Hankkeen tiesuunnittelijat ovat olleet yhteydessä Naistenlahden voimalaitoksen vastuushenkilöihin. Näissä neuvotteluissa on saatu selkeä kannanotto, että raidekuljetuksilla ei ole roolia nykytilanteessa eikä tulevaisuudessa Naistenlahden voimalaitoksen polttoainehuollossa. Maantiekuljetusten liittymä- ja mitoitustarpeet on huomioitu suunnitelmissa.	Maantiekuljetusten liittymä- ja mitoitustarpeet on huomioitu asemakaavassa.
	M8. Rantaväylän asemakaavat ovat maankäyttö- ja rakennuslain, maantielain ja YVA-lain vastaisina palautettava yhdyskuntalautakuntaan uudelleen suunniteltavaksi.	V8. Rantaväylän tunneliin liittyvät kaavaratkaisut on tehty Maankäyttö- ja rakennuslain ja Tielain sekä YVA-lain mukaisesti.	--
<b>02 Muistutus:</b> Elmar Baderman 2011.01.25			
	<i>Mielipide 1 On virhe käyttää tunnelihanketta siihen, että Näsijärven ranta lopullisesti rakennetaan umpeen. Mi 2 Liikennemäärät ohikulkutien valmistuttua ovat lehtitietojen mukaan rantaväylällä vähentyneet. Mi 3 Tunneli on tarpeeton, koska 2+2 kaistaa ei paranna väylän kapasiteettia, Jos tunneli rakennetaan tehon pitäisi olla 3+3 kaistaa. Mi 4 Tunnelin valoliittymien puuttumisesta johtuva sujuvuusväite ei päde, koska tasoliittymät voidaan poistaa myös maan päältä Mi 5. Tunnelisuunnitelmasta puuttuu erillinen turva- ja tuuletustunneli. Mi 6. Lehtitietojen mukaan sprinklerjärjestelmäkin puuttuu. Mi 7. Tunneli on liian kallis. Kaupungin varoja tulisi käyttää sosiaalisen sektorin rahoittamiseen. Mi 8. Korkeita raken-</i>	Mielipiteisiin on vastattu asemakaavaehdotuksen liitteenä olevassa vastineluettelossa. Tiesuunnitelmaan on lisätty Näsinkallioon sijoitettu aluksi työtunnelina toimiva tuuletustunneli.	<b>Ratkaisu on merkitty maanalaisen tunneliosuuden kaavakarttaan.</b>

	<p><i>nuksia ei saa rakentaa järven rantaa, Järven rannan rakentaminen tulisi lähteä maisemasta. Rannan käyttö ulkoiluun veneilyyn ja matalaan rakentamiseen olisi ympäristöystävällinen teko.</i></p> <p><i>Mi 9. Tunnelin vaatimat eritasoliittymät ovat ylimitoitettuja.</i></p>		
	<p>M9. On järjen vastaista rakentaa tunnelia paikkaan, jossa ei ole vuoria, pitkiä vedenalaisia osia tai muita maastollisia esteitä</p>	<p>V9 Nykyisellä Rantaväylällä liikenteen sujuvuutta haittaavia esteitä ovat Sepänkadun liittymän molemmille puolille sijoittuva jyrkkä mäki sekä seitsemän liikennevalo-ohjattua liittymää välillä Rantatien liittymä – Tampellan esplanadin liittymä. Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta haittaavien esteiden rinnalla itse Rantaväylä aiheuttaa esteen keskellä kaupunkirakennetta ja Näsijärven rantavyöhykkeellä jalankulkijoille, virkistytymiselle ja maankäytön kehittämiseksi. Suuntaus on Suomessa ja Euroopassa yleisesti vähentää liikenteen haittoja ja parantaa asumisen sekä kaupunkien ulkoalueilla liikkumisen ja oleskelun laatua. Tähän on laajasti pyritty ohjaamalla ajoneuvoliikennettä ja pysäköintiä maan alle pois jalankulkijan tasosta.</p> <p>Nykyisellä Rantaväylällä ruuhkia aiheuttavat erityisesti Paasikiventien liikennevalo-ohjatut Sepänkadun, Sahanteränkadun, Laiturikadun ja Näsijärvenkadun risteykset. Lisäksi Paasikiventiellä on jyrkkä mäki noustavana Sepänkadun risteystä lähestyttäessä sekä lännestä että idästä, joka hidastaa edelleen liikennevaloista lähtöä. Liikennevalo-ohjatuissa katuristeyksissä Paasikiventietä suoraan ajava liikenne joutuu pysähtymään, sillä sivusuunnasta tuleville on annettava mahdollisuus liittyä Paasikiventielle, Paasikiventieltä on käännäyttävä sivusuunnalle ja jalankulkijoiden on päästävä suojateitä pitkin Paasikiventien yli.</p> <p>Tunneliyhteydellä on sama määrä kaistoja kuin nykyisellä tiellä. Tunnelissa ei kuitenkaan ole suoraan ajavalla liikenteellä tarvetta pysähtyä. Tunnelissa ei</p>	<p>--</p>

		<p>ole liikennevaloristeyksiä, ei risteävää ajoneuvoliikennettä eikä suojateitä. Tunnelin päissä on eritasoliittymät, joiden liittymis- ja erkanemiskaistat ovat samantyyppisiä kuin moottoriteillä joskin pienestä nopeudesta johtuen mitoitukseltaan pienempiä. Eritasoliittymästä Rantaväylän liikennevirtaan liittyvä ja Rantaväylältä erkaneva liikenne ei häiritse suoraan ajavaa liikennettä kuten liikennevalo-ohjatussa risteyksessä.</p> <p>Tunnelin vuodelle 2030 ennustettu liikennemäärä on toteuttamistavasta riippuen 43 000 – 52 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. 2+2-kaistaisen tien teoreettinen välityskyky on jopa 75 000 – 80 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Risteykset heikentävät merkittävästi tien välityskykyä. Lisäkaistojen rakentamisella ei ole mahdollista parantaa tien välityskykyä juurikaan, jos risteykset säilyvät toimintaperiaatteeltaan nykyisen kaltaisina. Nykyisellä Rantaväylällä on tiheässä liikennevalo-ohjattuja risteyksiä, jotka toimivat nykyisin ruuhkatilanteissa kapasiteettinsa äärirajoilla.</p> <p>Tunnelin myötä myös maan päälle jäävän Paasikiventien liikennevaloristeysten toimivuus paranee, kun läpikulkeva liikenne, suuri osa nykyisen Paasikiventien liikenteestä on tunnelissa. Maan päälle jäävällä Paasikiventiellä on Sahanteränkadun ja Laiturikadun risteyksien välisellä osuudella vuoden 2030 ennustetilanteessa 1/3 siitä liikenteestä, mitä sillä on nykytilanteessa. Vastaavasti tunnelin myötä Näsijärvenkadun risteyksen ja Tammerkosken ylittävän sillan välisellä osuudella on vuoden 2030 ennustetilanteessa 1/7 siitä liikenteestä, mitä sillä on nykytilanteessa. Maan päälle jäävän Paasikiventien liikennevaloristeyksien toimivuus tulee olemaan selvästi nykyistä parempi johtuen pienemmistä liikennemääristä.</p>	
	M10. Hanketta on perusteltu väylän liikenne-ruuhkilla. Läntisen	V10 Tampereen läntinen kehätie on Rantaväylälle vaihtoehtoinen reitti kaupungin puolelta toiselle.	--

	<p>ohitustien ruuhkat ovat olennaisesti vähentyneet</p>	<p>Pispalan kannaksella on myös ajoneuvoliikennettä, jonka ei ole perusteltua ohjautua läntiselle kehätielle. Rantaväylän sekä läntisen kehätien liikennettä seurataan jatkuvasti liikenteen automaattisilla mittauspisteillä. Väliittömästi läntisen kehätien avaamisen jälkeen havaittiin Rantaväylän liikenteen vähentyneen Sepänkadun liittymän länsipuolisella osuudella noin 4 000 ajoneuvolla vuorokaudessa. Tästä puolet on palautunut Rantaväylälle. Ja mikäli viime vuosien mukainen liikennemäärien kehitys jatkuu, on Rantaväylän liikennemäärä parissa vuodessa jälleen samalla tasolla kuin ennen kehätien avaamista. Tiehankkeissa katsantokanta on pitkälle tulevaisuuteen. Rantaväylän suunnittelussa liikenneennusteen tarkasteluvuotena on 2030. Tampereen kaupunkiseudun on ennustettu väki- ja työpaikkamäärältään jatkavan voimakasta kasvua myös tulevina vuosikymmeninä. Mikäli Rantaväylän liikenteellistä kapasiteettia ei kehitetä, rajoittaa Rantaväylän ja sen rinnakkaisen Pispalan valtatie ruuhkautuminen kaupungin luoteisten kaupunginosien ja länsipuolisten kuntien kehittymismahdollisuuksia.</p>	
	<p>M11. Kaksikaistaisella tunnelilla ei lisätä ajoväylän kapasiteettia nykytilanteesta.</p>	<p>V11 Ks. vastaus V9.</p>	<p>--</p>
	<p>M12. Käyttökustannukset ovat korkeita ja jatkuvia.</p>	<p>V12 Tunnelin käyttökustannukset ovat nykyistä maapäällistä tietä korkeammat ja ne ovat jatkuvat koko tunnelin käytön ajan.</p>	<p>--</p>
	<p>M13. Rantaväylän kapasiteettia pitäisi parantaa maanpäällä osittaisella kolmannella kaistalla ja liittymien uudelleenjärjestelyllä.</p>	<p>V13 Rantaväylän liikenteellistä kapasiteettia on mahdollista parantaa välillä Santalahti – Naistenlahti maan päällä pitkää tunnelia vastaavasti vain YVA-menettelyn vaihtoehdon 1 mukaisella ratkaisulla, johon sisältyy nk. Onkiniemen lyhyt tunneli ja maanpäälliset eritasoliittymät mm. Mustalahden satama-alueella ja Ranta-Tampellan alueella. Pitkällä tunnelilla on tien ylläpitäjän, Pirkanmaan ELY-keskuksen, näkemyksen mukaan parhaat</p>	<p>--</p>

		<p>mahdollisuudet tien estevaikutuksen vähentämiseen, jalkakulun ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen ja tieliikennelulle altistumisen vähentämiseen. Vastaavasti kaupunkihallitus on todennut yleisuunnitelmasta antamassaan lausunnossa, että pitkä tunneli tuo mahdollisuuden maankäytön kehittämiseen Mustalahden ja Naistenlahden välisellä alueella.</p>	
	<p>M14. Ainut todellinen syy tunnelin rakentamiseen on alueen rakentaminen.</p>	<p>V14 Ks. vastaukset V9 ja V13.</p>	--
	<p>M15. Tiivis rakentaminen ei saa pilata Tampereen vapaita rantoja, vaan ne tulee varata vapaa-ajan käyttöön. Sitä paitsi niissä on heikko rakennuspohja. Suunnitellut rakennusmassat eivät sovi suomalaisen järvi- maisemaan.</p>	<p>V15. Asemakaavaehdotukseen ei sisälly uutta rantarakentamiseen osoitettua tonttimaata. Ratkaisut, joihin viitataan kuu- luvat niin sanotun Ranta-Tampel- lan asemakaavatyöhön nro 8300. Tunnelikaavojen läntisen eritaso- liittymän asemakaavaehdotuk- sessa nro 8305 on osoitettu laajat alueen rannan virkistys- käyttöön.</p>	--
	<p>M16. Vastustaa vero- rahojen käyttöä todella tarpeettomaan projek- tiin, kun samalla vähen- netään sosiaalipuolen rahoja.</p>	<p>V16. Hanke pyrkii omalta osal- taan Tampereen kaupunkiseu- dun kehittämiseen ja houkuttele- vuuden lisäämiseen. Uusien työ- tilaisuuksien, vetovoimaisten maankäyttöratkaisujen, kansal- listen varojen sijoittaminen Tampereen seudulle ja Tampereen elinvoimaisuuden ylläpitäminen luovat myös mah- dollisuuksia uusien varonmaksu- kykyisten asukkaiden ja yritysten saamiseen alueelle. Sitä myötä kaupungille tulee mahdolli- suuksia palveluiden mm. ikääntyvien palveluiden yllä- pitämiseen ja lisäämiseen.</p>	--
	<p>M17. Ehdottaa tunneli- hankkeen lopettamista ja maankäyttösuunni- telmien uusimista seuraavien periaatteiden pohjalta: 1. Rantaväylä parannetaan maanpääl- lisenä ratkaisuna. 2. Täydentävä uudisraken- taminen tapahtuisi Rantaväylän ja rautatien välissä. 3. Ei pidä hyv- änä myöskään ajatusta, että Ranta-väylän päälle rakennettaisiin kerros-</p>	<p>V17. 1. Ks. vastaus V13. 2.-5. Ks. vastaus V15.</p>	--

	taloja, koska liikenteen emissiot ja melu haittaisivat normaalia asuamista. 4. Alueelle voi rakentaa pienkerrostaloja ja rivitaloja, jotka eivät peitä takanaolevien asuntojen näköaloja. 5. Aspinniemi pysyisi puistoalueena, johon voitaisiin sijoittaa korkeintaan maisemaan sopiva julkinen rakennus. Ali- tai ylikulku Tampellan suunnalta.		
	M18. Kauko Lehtosen malli otettava mukaan (liikennevalot pois, 3.kaista ja korkeintaan lyhyt tunneli)	V18. Ks. vastaus V13.	--
	M19 Eritasoliittymät esitetyssä muodossaan rumentavat maisemaa eikä niitä tarvita, jos tunnelista luovutaan	V19. Eritasoliittymät Santalahteen ja Naistenlahteen sisältyvät myös YVA-menettelyn vaihtoehtoon 1, joka on käytännössä ainoa realistinen vaihtoehto pitkälle tunnelille Rantaväylän osuuden Santalahti – Naistenlahti liikenteellisten ongelmien ratkaisemiseksi. Ks. vastaukset V9 ja V13. Rantaväylän tunnelin maisemallista vaikutusta on arvioitu Rantaväylän tunnelin YVA-selostuksessa sivuilla 57-64.	<b>Eritasoliittymien kaupunkivallisen merkityksen huomioimisesta on lisätty täydennys kaavamerkintöihin.</b>
03 <b>Muistutus:</b> As Oy Näsipuisto 2011.01.26			
	M20. Asemakaava tulee hylätä Maankäyttö- ja rakennuslain, Maantielain ja YVA-lain vastaisena.	V20. Ks. vastaus V8.	--
	M21. Ympäristövaikutusten arviointi on suoritettu olennaisesti puutteellisesti ja siten YVA-lain ja -asetuksen vastaisesti.	V21. Ks. vastaus V2	--
	M22. Tunnelin linjaus kulkee suoraan kahden 12-kerroksien tornitalomme alapuolella ja tunnelikatkon vahvuus on Näsikallion ramppisuunnitelmien jälkeenkin vain 10.3 m. Alueen kallioperä on geologisesti ruhjeista ja se on	V22. Tunnelin suunnittelussa on tavoitteena pidetty 8 metrin kalliokattoa. Tehtyjen kallioperätutkimusten perusteella tunnelin linjalla ei ole sellaisia ruhjevyyhykkeitä, jotka eivät olisi tavallisin tunnelirakentamisen menetelmien läpäistävissä ja vahvistettavissa. Kyseisen asuntoyhtiön tornitalojen perustamistavasta ja	--



	<p>todettu kelvottomaksi Mustanlahden ratapenkan rakennusmateriaaliksi.</p>	<p>tunnelisuunnitelman vaikutuksista ko. rakennuksiin on tekeillä puolueeton riskianalyysi, joka on käynnistynyt helmikuussa 2011 ja valmistuu kevään 2011 aikana. Tiesuunnittelun yhteydessä kyseisestä kohdasta on tehty erillinen riskikartoitus.</p>	
	<p>M23. Ei ole pystytty osoittamaan, että kallion laatu olisi kelpollista tunnelin rakentamiseksi talojemme alle. On pyydetty, että tunneliinjausta siirrettäisiin pois talojen alta tai vietäisiin syvemmälle, jotta kannen vahvuus olisi 15-20 metriä. Katsovat, että vaikutusten arviointia tältä osin ei ole tehty. Kerrostalojen perustusten vaurioitumisvaara on ilmeinen.</p>	<p>V23. Ks. vastaus V22.</p>	--
<p><b>03 Muistutus</b> Jaakko Kivelä 2011.01.28</p>			
	<p>M24. Esillä olevan asemakaavaehdotuksen 8156 sisältö ei täytä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2004/54/EY</p>	<p>V24. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY johdanto-osassa todetaan, että yli 500 metrin pituiset tunnelit ovat tärkeitä rakenteita, jotka helpottavat yhteydenpitoa Euroopan suurien alueiden välillä ja joilla on ratkaiseva osuus alueellisten talouksien toiminnassa ja kehityksessä. Rantaväylän tunneli on juuri tällainen väylä. Rantaväylän tunneliin liittyvät suunnitelmat perustuvat kyseiseen direktiiviin. Direktiivin edellyttämät suunnitelmat, ratkaisut, turvallisuusasiakirjat ynnä muut hyväksyy viimekädessä Liikenneviraston vastuulliset virkamiehet Suomen säännösten ja EU-säännösten edellyttämällä ratkaisulla.</p>	--
	<p>M25. Tunnelisuunnittelusta eivät ole olleet vastaamassa sellaisen pätevyyden omaavat luonnolliset henkilöt mitä säädökset edellyttävät</p>	<p>V25. Tunnelisuunnittelusta ovat vastanneet kokeneet liikenne- ja kalliorakentamisen suunnittelun ammattilaiset.</p>	--
	<p>M26. Tiedot pohjaveden asemasta ja vaihtelurajoista puuttuvat</p>	<p>V26. Suunnittelun tunnelin ympäristöön on asennettu pohjaveden havaintoputkia. Pohjaveden pinnan säännöllinen seuranta on aloitettu vuonna 2009. Pohja-</p>	<p>Asemakaavassa on pohjaveden seuranta edellyttävä merkintä.</p>

		veden pinnan tasoa ja pohjaveden laatua on tarkoitettu seurata ohjelmoidun seurannan mukaisesti ennen tunnelin rakentamista, rakentamisen aikana ja rakentamisen päätyttyä jälkiseurantana.	
	M27. Yksikään kolmesta asemakaavaehdotuksesta ei ole valmis kaupunginvaltuuston käsitteilyyn, koska yleiskaavallinen valmius on puutteellinen oikeusvaikutteisen keskusta osayleiskaavan suunnittelun ollessa vasta alkamassa.	V27. Asemakaava ehdotus nro 8156 eli kalliotunnelin osuuden maanalainen asemakaava ei muuta maanpäällisten asemakaavojen maankäyttöä, joten sillä ei ole suhdetta oikeusvaikutuksettomaan Keskustan osayleiskaava 1995:n maankäyttöön mutta osin kuin mitä osayleiskaavan liikenneverkossa on esitetty kosken ja Onkiniemen kallion alittavasta tunnelivarauksesta. Kaavan liikenneverkko on pieniä linjaustarkistuksia lukuun ottamatta oikeusvaikutteisen Keskustan liikenneosayleiskaava 2006:n mukainen. Asemakaavaehdotus nro 8305 eli Rantaväylän tunnelin läntinen eritasoliittymä Onkiniemessä ei myöskään oleellisesti muuta oikeusvaikutuksettomassa Keskustan osayleiskaava 1995:ssä esitettyä maankäyttöä. Oikeusvaikutteisessa Santalahden osayleiskaavassa 22.2.2006 eritasoliittymän aluevarausta on laajennettu Keskustan osayleiskaavan esittämästä laajuudesta. Santalahden osayleiskaavaan on myös merkitty ranta-alueelle suuntautuva rinnakkaiskatu, kaavaehdotuksen 8305 Sahansaarenkatu, sekä ranta-alueen laajentaminen täytöillä. Näiltäkin osin siis asemakaavaehdotus 8305 noudattelee voimassa olevaa yleiskaavaa. Liikenneverkollisesti kaavaehdotuksen ratkaisu on oikeusvaikutteisen Keskustan liikenneosayleiskaava 2006:n mukainen. Asemakaavaehdotuksen nro 8306 eli tunnelin itäpään Naistenlahden eritasoliittymän maankäyttö noudattelee pääpiirteissään oikeusvaikutuksettoman Keskustan osayleiskaava 1995 mukaista maankäyttöä. Liikenteelle esitetty maankäyttö sijoittuu tarkalleen sille alueelle, joka on yleiskaavassa osoitettu yleisen tien liikennealueeksi, rautatieliikennealueeksi tai	--

		katualueeksi. Virkistysalueiden ja erityisalueiden maankäyttö säilyy nykyisellään. Liikenneverkollisesti kaavaehdotuksen ratkaisu on oikeusvaikutteisen Keskustan liikenneosayleiskaava 2006:n mukainen.	
	M28. Maantielaki edellyttää pintavaihtoehtoa.	V28. Ks. vastaus V5	--
	<b>M29. Kaupunki on valinnut epäpätevän suunnittelutoimisto SITO Oy:n yhteistyökumppaniksi suunnittelemaan rantaväylän tunnelia.</b>	V29. Ks. vastaus V25	--
	M30. Vuorovaikutus, Ei ole saanut kannanottoja 13.8.2009 tekemiinsä muistutuksiin koskien kaavaa 8156. Ei pidä asemakaavaselostuksen liitteenä olevia lyhyitä kommentteja riittävinä.	V30. Mieli pide vastineet ovat asemakaavaehdotuksen selostuksen liitteenä ja kuulutettuna nähtäville 30.12.2010 - 31.1.2011, jolloin mielipidetiivistelmät ja vastaukset olivat myös kaupungin kotisivuilla luettavissa asianomaisten asemakaavojen yhteydessä. Koska mielipideaineistot ovat pitkiä ja monisisältöisiä on tarkoituksenmukaista koota keskeisistä näkökohdista asianmukaiset tiivistykset ja vastaukset, joista on oleelliset vastaussisällöt luettavissa. Tässä vastineluettelossa vastataan Mrl 65,2 § mukaisesti jätettyihin muistutuksiin.	--
<b>05 Muistutus:</b> As Oy Särkänniemenpuisto ja As Oy Villa Amanda 2011.01.31			
	M31. Kaikilla asianomaisilla ei ole ollut Mrl 62§:n mukaista mahdollisuutta osallistua kaavaprosessiin.	V31. Ks. vastaus V1.	--
	M32. Yhteysviranomaisen (ELY-keskus) lausunnon mukaan vaikutusten selvittäminen on suoritettu puutteellisesti	V32. Ks. vastaus V2.	--
	M33. Kaavan ilmanlaatua, tärinää, runkotelua ja pohjavettä koskeva yleismääräys ei riitä, vaan selvityksiä näiltä osin tulee tarken-	V33. Hankkeen maantielain mukaisen tiesuunnitelman laatimisen rinnalla valmistellaan hankkeen seurantaohjelmaa. Seurantaohjelmaan sisältyy muistutuksen tekijän mainitsemat	<b>Kaavakartan merkintöjä on ympäristövaikutusten osalta täydennetty.</b>

	taa	näkökohdat ja niitä on tarkoitus seurata ennen hankkeen rakentamista, rakentamisen aikana ja rakentamisen jälkeen liikenteen ollessa uudella väylällä. Seurantaohjelma valmistuu maaliskuussa 2011.	
	M34. Naistenlahden liittymän toteuttamiskelpoisuutta ja rakennusaikaisia liikenneratkaisuja ei ole edes voitu osoittaa.	V34. Ks. vastaus V4.	--
	M35 Maantielain 13§:n 2 momentin edellyttämä edullisuus ja tarpeettoman vahingon ja haitan välttäminen toteutuvat ns. Sepänkadun eritasoliittymässä ja 0 ja 0+ vaihtoehdossa asemakaavan valittua vaihtoehtoa paremmin. Asemakaava on laadittava siten, että sen mahdollistava liikenneratkaistu voidaan toteuttaa maantielain säännösten mukaisesti.	V35. Ks. vastaus V5 ja V13.	--
	M36 Santalahden alueen maankäyttöä ei ole tarkoituksenmukaisesti lukittu oikeusvaikutteisella kaavalla ennen kuin raideliikenteen kehittämistä koskevat linjaukset on ratkaistu.	V36. Ks. vastaus V6.	--
	M37 Naistenlahden voimalan polttoaineen keskeyttämättömiä raidekuljetuksia ei saa vaarantaa Ranta-Tampellan alueen kaavoituksella.	V37. Ks. vastaus V7.	Maantiekuljetusten liittymä- ja mitoitus-tarpeet on huomioitu asemakaavassa.
	M38 Rantaväylän asemakaavat ovat maankäyttö- ja rakennuslain, maantielain ja YVA-lain vastaisina palautettava yhdyskuntalautakuntaan uudelleen suunniteltavaksi.	V38. Ks. vastaus V8.	--
	<b>06 Muistutus:</b> Aarne Raevara / Pirkanmaan rakennus- suojeluyhdistys ry 2011.01.31 ja 02.02		

	M39. muistutuksen kohta 1 ja 2. Ei ole saanut perusteltua kannanottoa edelliseen muistutukseensa Mrl 65.2§.	V39. Ks. vastaus V30.	--
	M40. muistutuksen kohta 2. Kaavoittaja virheellisesti koostama vastine vastineluettelossa muuttaa asiakokonaisuuden sekavaksi.	V40. Ks. vastaus V30. Vaikeastikin avautuvista monisisältöisistä mielipiteistä on pyritty kiteyttämään selkeä kannanotto, johon on vastattu.	--
	M41. muistutuksen kohta 2. Muistutuksen tekijöillä ei ole ollut mahdollista oikaista virheellisiä koosteita. Mrl 26§ vuorovaikutus on jäänyt toteutumatta.	V41. Muistutuksen yhteydessä on mahdollista oikaista virheellinen tulkinta, joita muistuttaja onkin esittänyt ks. kohta M43 ja vastaus V43.	--
	M42. muistutuksen kohta 2. On lainvas- taista, että kaavoittaja toimittaa virheellisiä tietoja luottamusmiesten käyttöön.	V42. Muistuttaja ei yksilöi kohdan 3 lisäksi, mistä virheellisestä tiedosta on kyse.	--
	M43. muistutuksen kohta 3. Yhdistyksen näkemykset on koostettu vastineluettelon virheellisesti. Vastineluettelon kohta 1. Raevaara ei ole saanut yhtään pyytämäänsä asiakirjaa eikä kannanottoon ole vastattu lain edellyttämällä tavalla. Vastineluettelon kohta 4. Toivoo osaksi muistutusta Raevaaran valtuutetuille 24.11.2010 lähettämä kv24.11.2010 217§ ”Joukkoliikenteen edistäminen” sähköpostiviesti. Vastineluettelo kohta 5 ja 9. Selvitysten ei ole soveliasta perustua tulevaisuuden ennusteisiin, joiden käytön KHO on kieltänyt. (muistutuksen kohta 9, Korkein hallinto-oikeus on vuosikirjapäätöksessään 2004:64 todennut, ettei kyseisenkaltaisille selvityksille, jossa on kysymys pitkän aikavälin yleisestä kehity-	V43. Vastineluettelossa Raevaaran mielipiteen käsittelyn kohta1, Aineiston laajuuden vuoksi vastauksia ei ole toimittu yksittäiselle henkilölle, mutta aineistoon on voinut tutustua tarvittaessa kaupungin palvelupisteessä ja myös tiesuunnittelukonsultin Sito Oy:n toimistolla ja useissa tiesuunnittelun, YVA-prosessin ja asemakaavoituksen esittelytilaisuuksissa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on kerrottu, että luonnoksesta esitettyihin mielipiteisiin laaditaan vastaus ja kerrotaan vaikutus asemakaavaehdotukseen ehdotuksen yhteydessä. Kyseinen vastineluettelo on ollut nähtävillä asemakaavaehdotuksen yhteydessä. Vastineluettelon kohta 4. Raevaaran valtuutetuille 24.11.2010 lähettämä kv24.11.2010 <b>217§ ”Joukkoliikenteen edistäminen” sähköpostiviesti on osa Rantaväylän yleissuunnitelman käsittelyä ja siihen on vastattu samaisessa yhteydessä.</b> Vastineluettelon kohta 5. ja 9. Korkein hallinto-oikeus on vuosikirjapäätöksessään 2004:64 kohdistanut ”tulevaisuuden	--

	<p>suunnan arvioinnista, voi perustaa tämän hetken ja lähitulevaisuuden rakentamisen suunnittelua tai rakentamista paikallisesti.) Yleisötilaisuudessa asiantuntija poistui vastaamatta kysymyksiin.</p> <p>Vastineluettelo kohta 6. ja 7. Selvitysten ei olisi tarvinnut perustua arvaukseen, kaupungilla olisi ollut mahdollisuus sijoittaa alueelle mittausasema.</p> <p>Vastineluettelo kohta 9. ja 10. Miksi asiantuntijoiden yleisesti hyväksymä lähtökohta-arviointi – Se, että maanpäällä kulkeva ajoväylä siirretään maan alle tunneliin, ei paranna väylän välityskykyä – on vastineluettelossa esitetty mielipiteenä?</p> <p>Vastineluettelo kohta 14. Miksi läpikulkuväylällä liikenteen toimivuus on asetettu alisteiseen asemaan? Tunnelin osalta on luovuttu kaupunkiväylä-ajatuksesta, miksi samalla tavalla ei voisi maanpinnassa kulkevan väylän osalta luopua kaupunkiväylävaatimuksesta?</p>	<p>arvauksen” näkökulman puutteellisiin selvityksiin.  <a href="http://www.kho.fi/paatokset/26112.htm">http://www.kho.fi/paatokset/26112.htm</a>, Rantaväylän osalta sekä ilmanlaatu että liikennemelu on mallinnettu tiedossa olevan negatiivisimman skenaarion pohjalta. Jos siis sen mukainen selvitys riittää niin ajoneuvokannan paraneminen tai ajoneuvojen määrän väheneminen tuottaa arvioinneissa olevaa parempaa ympäristötilannetta.</p> <p>Vastineluettelo kohta 6. ja 7. Santalahdessa sijainnut mittausasema oli mittauksen kannalta suotuisassa kohdassa, koska rinteestä valunut hiekka poikkeuksellisesti juuri ja vain aseman kohtaan ja toisaalta aseman sijainti lähempänä lähiympäristön puupolttoisia Pispalan mökkejä ja Santalahden piippuja antoi kuvan myös mittausalueen alueen kuormituksen taustavaikuttajista ja tältä osin epäsuotuisinta tulosta. Tätä mittausasemaa ei ole kuitenkaan käytetty Rantaväylän tunnelin ilmanlaatuvaikutusten arvioimiseen. Rantaväylän tunnelin yleissuunnitelmassa ja tie-suunnitelman valmistelussa on tunnelin vaikutusten seuranta nostettu esille laatimalla vaikutuksista laajan seurantaohjelman, jonka pohjalta muun muassa Onkiniemen alueelle on tarkoitus sijoittaa mittausasema, jolla mitataan ilmanlaatua etukäteen, rakentamisen aikana ja tunnelin ollessa käytössä, siten, että väylän ympäristökuormitusten huonoihin arvoihin voidaan valmistautua ennakolta ja reagoida tarpeen niin vaatiessa.</p> <p>Vastineluettelon kohta 9 ja 10. Rantaväylän selvitystyön ja arvioinnin yhteydessä asiantuntijat ovat tulleet siihen tulokseen, että liikennevalojen puuttuminen ja eritasoliittymät tunnelin päissä sujuvoittavat selvästi väylää nykyiseen verrattuna.</p> <p>Vastineluettelon kohta 14. Tunnelissa kulkeva liikenne sujuvoittaa valtakunnan väylän seudun osien yhteyksiä tiiviin kaupunkirakenteen häiritsemättä ja toisaalta vapauttaa maanpäällisen alueen paremmin kaupungin sisäisen liikenteen</p>	
--	--	---	--

		etenkin kevyenliikenteen väylän estevaikutuksilta.	
	M44. muistutuksen kohta 4. Edellytämme, että asemakaavoitus keskeytetään siihen asti, kunnes hallinto-oikeus on arvioinut ”Sopimuksen rakentamiseen liittyvistä toimenpiteistä valtatie 12 parantamiseksi” –sopimuksen lainvoimaisuuden. Koska asian käsittely on kesken ja koska on mahdollista, että kaavaluonnoksien sisältämä ratkaisu eli tunneli-ratkaisu voi lainmukaisessa menettelyssä muuttua olennaisesti, käsityksemme mukaan esitetyt ehdotukset ovat lainvastaisia.	V44. Kaupunki valmistelee asemakaavan muuttamista tehtyjen päätösten ja laajan valmistelutyön tavoitteiden ja ratkaisujen pohjalta. Raevaaran mainitsemassa sopimuksessa on kyse kustannusten jaosta ei maankäytön suunnittelusta tai sen ratkaisuista sopimisesta.	--
	M45. muistutuksen kohta 5. EU:n tiukentuneiden tunnelien turvallisuuden liittyvät direktiivit on jätetty laskelmissa huomiotta. Yhdistyksen käyttöön ei ole toimitettu yhdistyksen kirjallisesti pyytämiä laskelmia. Hämeenlinnan hallinto-oikeus on arvioinut asiakirjajulkisuuden osalta kyseisen menettelyn lainmukaisuuden.	V45. Tunnelin suunnittelu perustuu asianosaisiin EU-direktiiveihin . Tunnelista on valmisteilla asianmukaiset turvallisuusasiakirjat, joiden tulee olla osana tiesuunnitelmaa ja sen hyväksymistä. Muistutuksentekijä pyysi kustannuslaskelman taustaineistot 1.1.2011 sähköpostitse suunnittelukonsultti Sitolta. Aineisto on lähetetty muistutuksen tekijälle 10.1.2011.	--
	M46. muistutuksen kohta 6. Tunneliratkaisun valitseminen kaa-voituksen pohjaksi tapahtunut hallinnollinen ratkaisu rikkoo tarkoitussidonnaisuuden periaatetta. Kaupungin käsitys, että koska tunnelilla ei ole vaihto-ehoja, niitä ei voi selvittää, on hylätty hallinto-oikeuden lainvoimaisessa päätöksessä. Koska kaupunki ei jatkanut valittamista (Pirkanmaan ympäristökeskuksen YVA-menettelyä koskevasta) valituksesta, muistuttajan käsityksen mukaan kaupunki hyväksyi hallinto-oikeuden	V46. Kaupunki valitsi ratkaisun YVA-selvityksen tekemisestä, vaikka kaupunki oli jo tehnyt muun muassa Keskustan liikenneosayleiskaavassa asiaan liittyvää YVA-tarkastelua ja oikeusvaikutteisessa asemakaavoitustakin ohjaavassa Keskustan liikenneosayleiskaavassa niin kutsuttu pitkä tunnelin on jo esitetty. YVA-selvitys tehtiin valtion yhteysviranomaisen valvonnassa riittävässä laajuudessa. YVA-selvityksen vaikutus näkyy asemakaavaehdotuksissa muun muassa siinä, että yleismääräyksiin lisättiin ihmisiin kohdistuvien vaikutusten täydentäminen ja seuranta.	YVA-prosessi toi myös esiin tunnelin keskelle Näsinkallion sisään suunnitellun eritasoliittymäratkaisun, joka on sittemmin kehittynyt tähän asemakaavaan otetuiksi liittämävareuksiksi.

	päätöksen veloit- tavaksi. Miksi se ei näy kaavoissa?		
	M47. Muistutuksen kohta 7. Esitettyjen joukkoliikennekaistojen toteuttaminen edellyt- täisi ensin kyseisillä alueilla olevien lain- voimaisten joukko- liikennettä tukevien aluevarausten poista- mista. Nyt esitetty kaava sumputtaa lainvoimaiset rautatietä koskevat aluevaraukset niin, etteivät ne voi toteutua. Tulevaisuudessakaan ei voitaisi rakentaa kau- punginvaltuuston hyväksymää lainvoi- maista joukkoliikenne- ratkaisua rautatien tasoon (Keskustan liikenneosayleiskaava).	V47. Kaavaehdotukset eivät ulotu rautatiealueelle. Eivätkä näin ollen rajoita rautatiealueen toimintojen kehittämistä.	--
	M48. muistutuksen kohta 7. Miksi Santa- lahden suunnitellun uuden lähion henkilö- autoliikenteellekin suunniteltua kaistaa kutsutaan joukkoli- kennekaistaksi?	V48. Rantatien katualuetta voidaan käyttää sekä Santalahden käyttäjien että joukkoliikenteen käyttöön. Onkiniemen-Santalahden eritasoliittymä mahdollistaa Rantatien itäpään uuden liittymän, joka mahdollistaa monipuolisen liikennöinnin nykyistä Paasikiventietä kaupunkiin, suunniteltuun tunneliin tai jopa Santalahden ranta-alueelle.	--
	M49. muistutuksen kohta 7. Santalahden osayleiskaavassa olevat raitiotien sekä raitiotien seisakkeen toteutu- minen olisi valituksen- alaisen asemakaava- muutoksen jälkeen mahdotonta.	V49. Santalahden osayleis- kaavassa on esitetty laatimisajankohtansa liikennesuunnittelutavoitteet tilavarauksin. Siihen sisältyi kyseinen tunnelisuunnitelma eritasoliittymiseen ja Rantatien itäpään suuntaisliittymiseen. Siihen sisältyi myös Raevaaran mainitsema raideliikennettä hyväksikäyttävä joukko- liikenneratkaistu joko VR:n toimesta tai niin sanottu pikaratikka. Pikaratikka-ajatus on sittemmin korvattu niin sanotulla katuratikalla, joka ei kulkisi rautatiealueella, vaan katu- alueilla. Katuratikan sijoittaminen Onkiniemen-Santalahden eritasoliittymän alueelle on huomioitu liikenneratkaistuissa ja kaavavarauksissa.	Maantie- ja katualueiden mitoitusta on tarkistettu niin, että suunniteltu kaupunkiraitiotien tila- tarve on huomioitu Santalahden eritaso- liittymän kohdalla.



	M50. muistutuksen kohta 8. Mikään tunnelin rakentamiseen liittyvä selvitys, ennuste tai arvio ei perustu riittävän luotettavalle, perusteelliselle ja uskottavalle pohjalle.	V50. Kaikki selvitykset perustuvat valtakunnan parhaimpien asiantuntijoiden joukkoon kuuluvien kokeneiden osaajien perusteelliseen selvitys- ja suunnittelutyöhön.	--
	M51. muistutuksen kohta 10. Kaavaluonnos käytännössä muuttaa osan nykyisestä ns. puhtaasta alueesta raja-arvon (asuinkäyttöä koskeva typpidioksidi-pitoisuuden vuosiarvolle annettu raja-arvo 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , saavutettava viimeistään 1.1.2010.) ylittäväksi alueeksi. Ennen kaavaluonnoksen esittämistä on tuotava esiin uskottava suunnitelma siitä, miten raja-arvo laskisi alueella Valtioneuvoston asetus ilmanlaadusta 9.8.2011/711 määräämälle tasolle asetuksessa määrättyllä aikataululla.	V51. Selvitysten perusteella raja-arvot eivät ylity asuinkorttelissa tai kevyenliikenteen väylillä. 1.1.2010 pitoisuudet suunnitellun tunnelin päissä ovat selvästi raja-arvojen alapuolella. Ilmanlaatuselvitykset perustuvat vuoden 2020 ennusteeseen, jonka on katsottu olevan vuoden 2030 ennustetilanteen olosuhteita mm. ajoneuvokaluston huomioiden kriittisempi. Tiesuunnitelman edetessä ilmanlaatatarkasteluita on täydennetty ja sen mukaiset lähiympäristön kannalta edullisemmat ratkaisut on liitetty asiakirjoihin.	Ilmalaatatarkasteluiden täydentämisen yhteydessä esiin tulleet ratkaisut on huomioitu kaavakartassa.
	M52. muistutuksen kohta 11. Pirkanmaan Rakennussuojeluyhdistys epäilee, että Tampereen kaupungin ylläpitämän Santalahden mittausaseman tuloksia ei voida käyttää lainmukaisessa kaavoituksessa. Tampereen Rantaväylä (vt12 ja kt65) Kehittämiselvityksen mukaan autoliikenteen päästöt muodostuvat 77% mitatuista typpidioksidipäästöistä. Alueella autoliikenteen päästöjen osuus on ilmeisesti vieläkin suurempi.	V52. Katso vastaus 43 kohta 6. ja 7. Valmisteilla on hankkeen ympäristövaikutusten seurantaohjelma. Tavoitteena on, että tunnelin molemmilla suuaukoilla seurataan ilmanlaatua ennen tunnelin rakentamista, rakentamisen ajan ja pitkäaikaisseuranta liikenteen ollessa tunnelissa. Seurantatulokset tulevat kertoamaan hankkeen ja Rantaväylän liikenteen päästöjen vaikutuksista ilmanlaatuun hankealueella.	Seuranta on merkitty asemakaavan määräyksiin.
	M53. muistutuksen kohta 12. Kaavat vastoin valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita – läpikulkuliikenteen pääväylä.	V53. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita Tampereen keskustassa koskevat mm. rautatiet, valtatie, kulttuuriympäristöt, kaupunkirakenteen eheyttäminen, joukkoliikenteen suosiminen, aluekeskusten kehittäminen ja muut keskenään hyvinkin ristiriitaiset toiminnot ja tavoitteet. Tampereen kaupungin	--

		keskustassa ja sen lähialueilla, tiiviissä kaupunkirakenteessa on tarpeen pyrkiä mahdollisimman hyvin huomioimaan eri tavoitteita estämättä kohtuuttomasti toisten tavoitteiden toteutumista. Rantaväylän tunnelihanke on juuri tätä erilaisten tavoitteiden toteuttamista uuden ratkaisun mahdollistamien järjestelyiden pohjalta.	
	M54. muistutuksen kohta 13. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämä suojavyöhyke asuinalueiden ja väylien välillä ei toteudu.	V54. Katso vastaus V53.	--
	M55. muistutuksen kohta 14. Vaikka esitetty luonnos mahdollistaisi saman kaistamäärän myös tunneliin kuin tällä hetkellä on maan päällä, se poistaa toteutukseen Rantaväylä – nimisen valtakunnanväylän valtakunnan alueidenkäyttötavoitteissa esitetyn kehittämismahdollisuuden.	V55. Tunneliratkaisu on valtatie 12 kehittämiskorjauskeskeinen kaupunkin kohdalla. Kehittämiskohteita valtatielle Tampereen kaupungin alueella jää vielä, koska kaupungin alueella valtatie 12 kulkee noin 20 kilometrin matkan, josta Rantaväylän tunneli on siis runsaat 10:s osa.	--
	M56. Muistutuksen kohta 15. Liikennemäärät voivat nousta uudelleen sille tasolle, että kaksikaistaisen tunnelin välityskyky ei riitä. Tunnelin rakentamiselle ei löydy minikäänlaisia ruuhkien tai liikennesuoritteiden parantamiseen liittyvää perustetta. Tunneli ei paranna väylän välityskykyä. Mm. tasosta saapuva liittymä, alenevat nopeusrajoitukset sekä tunnelin jyrkkyys vähentävät tunneliratkaisun maksimijonoväyläkapasiteettia.	V56. Ks. vastaus V9.	--
	M57. muistutuksen kohta 16. Mikäli liikenne Rantaväylän välityskyvyn tunnelin myötä heikettyä siirtyy pysyvästi muille Tampereen kannaksen läpikulkeville teille eli Pispalan valtatie	V57. Rantaväylän pitkä tunneli ja YVA-menettelyn vaihtoehto 1 Onkiniemen lyhyellä tunnelilla ja eritasoliittymillä ovat ainoat realistiset ratkaisut, jotka varmistavat Rantaväylän liikenteellisen toimivuuden ja vähentävän liikenteen kuormitusta nyky-	--

	tai Tahmelan viertotie saavutettavat muutokset ovat tästäkin osalta kielteisiä.	sestä mm. Pispalan valtatiellä.	
	M58. muistutuksen kohta 17. Asemakaavaehdotukset eivät muodosta toimivaa pohjaa valtatie 12 toimivuuden varmistamiselle saati parantamiselle.	V58. Ks. vastaus V9.	--
	M59. muistutuksen kohta 18. Kaavaehdotukset eivät tarpeellisessa määrin ota huomioon lain (Maantielain 13§:n) vaatimusta koska edullisinta, toimivinta ja samalla vähiten haittaavaa ratkaisua ei ole valittu eikä sitä ole edes asiallisesti tutkittu.	V59. Katso vastaus V5.	--
	M60. muistutuksen kohta 19. Kaupunkiväylän asemesta Pirkanmaan 1. maakuntakaavaehdotuksessa, jonka valtioneuvosto on vahvistanut 29.3.2007 Rantaväylä on Paasikiven-Kekkosentien osalta osoitettu sellaiseksi maakunnan yhdyskuntarakenteen kannalta merkittäväksi yhtenäiseksi tieosaksi, jonka kunto, liikennetarve tai ympäröivä maankäyttö edellyttää tien rakentamista moottoritieksi.	V60. Maakuntakaavan merkintä: <b>Merkittävästi parannettava tie.</b> Merkinnällä osoitetaan sellaisia maakunnan yhdyskuntarakenteen kannalta merkittäviä yhtenäisiä tieosia (valta-, kanta-, ja seututeitä), joiden kunto, liikennetarve tai ympäröivä maankäyttö edellyttää tien merkittävää parantamista. Tampereen kaupunkiseudulla merkinnällä on myös osoitettu nykyisen tien rakentaminen moottoritieksi. Suunnittelmääräys: Tien parantamisessa on otettava huomioon tien liikenteellinen merkittävyys, maankäyttö ja ympäristö. Parantaminen tehdään pääosin nykyisellä paikallaan. Merkintä ei edellytä koko tiejakson parantamista.	--
	M61. muistutuksen kohta 20. Santalahden osayleiskaavatyössä esillä ollut suuntaisliittymä (Rantatien itäpää) tarkoittaa Rantaväylän tahallista ruuhkauttamista. Kyseinen täysin uusi liikennejärjestely ruuhkauttaa selvästi enemmän olemassa olevaa Rantaväylää kuin missään laskelmassa on osoitettu tunnelin ruuhkaa vähentävän.	V61. Muistutuksen tekijä viittaa järjestelyyn, jota ei todennäköisesti tulla välivaiheen ratkaisuna toteuttamaan. Osayleiskaavan aineistossa esitetty Rantatien itäpään suuntaisliittymällä olisi hyvin vähäinen merkitys Rantaväylän liikenteelliseen välityskykyyn. Tunnelihankkeen yleissuunnitelmassa Rantatiekatu liittyy 2-suuntaisena liikennevalo-ohjatulla liittymällä Paasikivenkatuun Santalahden eritasoliittymän alueella.	--

	<p>M62. muistutuksen kohta 21. On mainittu nimeltä yksi rakennusfirma, jonka asemakaavakorvauksilla katettaisiin osa tunnelin rakentamiskustannuksia. Ei käy ilmi kuka maksaisi kyseiseltä osalta varsinaiset asemakaavakorvauksella yleisesti kustannettavat kunnallistekniset kustannukset. Kaavamuutokset ovat muistuttajan mielestä tällä perusteella lainvastaisia. Perustuslain 6§ yhdenvertaisuusperiaatetta on noudatettava kaavoituksessa. Yhden toimijan suosiminen vääristää lainvastaisella tavalla markkinoiden toimintaa ja kyse on samalla unionitasoisesta kielletystä tukimuodosta.</p>	<p>V62. Rantaväylän tunneli vapauttaa Ranta-Tampellan kohdalla, johon siis muistuttaja viittaa, yksityisen maanomistajan omistamalta noin 0,5 kilometrin osuudelta maata nykyisen väylän kohdalta. Nykyisen väylän omistaa Tampereen kaupunki. Yksityisen ja kaupungin maasuudet nykyisissä Ranta-Tampellan suunnitelmissa on kutakuinkin puolet. Rantaväylän tunnelin osuudelta maata vapautuu voimakkaalta liikenteen kuormitukselta ja käyttömahdollisuuksiltaan Ranta-Tampellaan verrattuna rantaluodeelta vielä lisäksi kolminkertainen jakso. Tunnelin rakentaminen luo etua koko keskustan kehittämiselle ja jopa seudulliselle liikenteelle ja kehittämiselle. Tämän lisäksi sillä on merkittävä vaikutus keskustan elinympäristön laatuun.</p>	--
	<p>M63. muistutuksen kohta 22. Santalahden osallisiksi ei muistuttajan näkemyksen mukaan hyväksyty pispalalaisia. Kaavoihin ujutetut tunnelin rakentamiselle yleisesti käytettävät perusteet olisi voitu poistaa jo Santalahden osayleiskaavan yhteydessä.</p>	<p>V63. Muistuttaja viittaa Santalahden yleiskaavoitukseen. Yleiskaavatyössä kaikin mahdollisin keinoin testattiin ja oli mahdollista testata tunneliratkaisun huomioiminen osayleiskaavassa. Mainittakoon, vaikkei asia tähän kaavaan liitykään, että Santalahden osallisyhdyksessä oli eri vaiheissa mukana kolme Pispalan asukasjärjestöjen puheenjohtajaa, koko ajan Pispalan Moreenin puheenjohtaja ja Pispala-Pyynikki ryittäjien edustaja ja Pispalan-Epilän kiinteistöjärjestöjen edustaja.</p>	--
	<p>M64. Nyt nähtäville asetetut Rantaväylän asemakaavat on maankäyttö- ja rakennuslain, perustuslain, maantielain ja YVA-lain vastaisina palautettava yhdyksuntalautakuntaan täysin uudelleen valmisteltaviksi.</p>	<p>V64. Rantaväylän asemakaavat ovat maankäyttö- ja rakennuslain, perustuslain, maantielain ja YVA-lain mukaisesti valmistellut.</p>	--
<p><b>07 Muistutus:</b> Juha Miettinen /As Oy Onkiniemen Rantaterassi ja muut yhtiöt 2011.01.31</p>			

	<p>M65 muistutuksen kohta 1.1. Nähtävillä olevissa asemakaavoissa esitetyn pitkän tunnelinväylä-vaihtoehdon (Ve 2) osalta ei ole pystytty osoittamaan, että Naistenlahden eritasoliittymä olisi toteutettavissa niin, että nykyistä Kekkosen tietä päivittäin käytävän jopa 50 000 ajoneuvon liikennöinti väylällä olisi turvattu eritasoliittymän ja koko tunnelin rakennustyön ajan.</p>	<p>V65. Ks. vastaus V4.</p>	<p>--</p>
	<p>M66. muistutuksen kohta 1.1. Kaupungin energiahuollon kannalta elintärkeän Naistenlahden voimalaitoksen toiminnan turvaamisen suunnittelu koko työmaan ajalle on myös jätetty varmistamatta.</p>	<p>V66. Ks. vastaus V7.</p>	<p>Maantiekuljetusten liittymä- ja mitoitus-tarpeet on huomioitu asemakaavassa.</p>
	<p>M67. muistutuksen kohta 1.1. Jos nykyistä väylää päivittäen käytävän jopa yli 50 000 ajoneuvon liikennöintiä ja Naistenlahden voimalaitoksen toimintaa/ energiahuoltoa ei voida turvata väylän rakennustyön aikana, ei sellainen väylävaihtoehto ole toteuttamiskelpoinen.</p>	<p>V67. Ks. vastaus V7.</p>	<p>Maantiekuljetusten liittymä- ja mitoitus-tarpeet on huomioitu asemakaavassa.</p>
	<p>M68. muistutuksen kohta 1.2. Väylän valmistuttua on poikkeustilanteita varten tunnelille oltava vaihtoehtoiset reitit, joiden avulla pystytään pitämään liikennevirrat mahdollisimman ennallaan ja minimoimaan ympäröiviin alueisiin kohdistuvat turvallisuusvaikutukset. Kuten yleissuunnitelman kohdassa 6.1 on todettu, ei yleissuunnitelmassa esitetyn pitkän tunnelin lyhin kiertoreitti pysty välittämään tunnelin sulkutilanteen synnyttämää lisäliikennettä ilman huomattavaa ruuhkautumista.</p>	<p>V68. Rantaväylän pitkässä tunnelissa on kumpikin ajosuunta omassa tunneliputkessa. Tunneliputkien välissä on 11 m leveä kallioseinä. Tilanne, jossa molemmat Rantaväylän ajoneuvotunnelit olisivat poissa liikenteen käytöstä, on erittäin epätodennäköinen. Tilanteita, joissa toisessa tunneliputkessa on toinen ajoneuvokaista pois liikenteen käytöstä, on esimerkiksi huoltotöiden myötä kohtuullisen säännöllisesti toistuva tilanne. Huoltotyöt on pääsääntöisesti ajoitettavissa ruuhkahuippujen ulkopuolelle. Lähtökohtaisesti tunnelissa tapahtuvan liikenneonnettomuuden tilanteessa vain toisen ajosuunnan tunneliputki on poissa liikenteen käytöstä ja sen</p>	<p>--</p>

		<p>suunnan liikenteen on ohjautettava vaihtoehtoisille ajoreiteille. Liikennemallitarkastelujen perusteella tunnelia käyttävästä liikenteestä siirtyisi noin puolet läntiselle kehätielle ja puolet jakaantuisi keskustassa Tammerkosen ylittävälle silloille: Satakunnansillalle, Hämeen sillalle ja Ratinan sillalle. Mikäli tunneli on kokonaan tai osittain suljettuna, säilyy Tampereen keskustaan tulevalle liikenteelle nykyisen kaltaiset maanpäälliset yhteydet Rantaväylältä lännestä Sepänkadulle ja Hämeenpuistoon sekä Pispalan valtatie. Vastaavasti idästä keskustaan on mahdollista tulla, käymättä tunnelissa, Lapintietä, Erkkilänkatua, Itsenäisyydenkatua, Kalevantietä ja Tampereen valtatieä pitkin. Rantaväylän yleissuunnitelmatyön ja tiesuunnitelmatyön yhteydessä on täydennetty väliaikaisjärjestelyjen ratkaisuja.</p>	
	<p>M69. muistutuksen kohta 1.2. Asemakaavojen mukainen väylävaihtoehto on siten tunnelidirektiivin 2004/54/EY liitteen 1 kohdan 3.6 vastainen.</p>	<p>V69. Tunnelidirektiivin 2004/54/EY liitteen 1 kohdassa 3.8 todetaan: Ohittaminen tunneleissa, On suoritettava riskianalyysi, jotta voidaan päättää, pitäisikö raskaille tavarankuljetusajoneuvoille sallia ohittaminen tunneleissa, joissa on enemmän kuin yksi kaista kumpaankin suuntaan. Tunneliin on suunniteltu tulevaisuudessa raskaiden ajoneuvojen ohituskielto.</p>	--
	<p>M70. muistutuksen kohta 1.3. Koska suunnitelman mukaisten Näsihallion liittymävarausten ympäristövaikutukset on jätetty tutkimatta, on YVA-menettely toteutettu olennaisilta osin puutteellisesti.</p>	<p>V70. Niin sanottu keskustan liittymä nousi esiin YVA-menettelyssä, Rantaväylän YVA-selostus s.24. Keskustaliittymä ei ole Yva-tarkastelun päävaihtoehto, jossa tarkasteltiin koko suunnittelualuetta ja sen vaikutuksia. Keskustaliittymä on Pitkän tunnelin vaihtoehto2 jatkokehitemä - niin sanottu vaihtoehto 2B. Sitä on tarkemmin tarkasteltu Rantaväylän yleissuunnitelmassa s. 30-33 vaikutuksineen, jotka ovat vaikutuksiltaan kokonaisratkaisun kannalta myönteisiä.</p>	<p>Keskustan liittymän varaus on huomioitu asemakaavakartassa tiesuunnittelussa suunniteltujen viimeisimpien suunnitelmien mukaisin varauksin.</p>
	<p>M71. muistutuksen kohta 1.4. Yhdyskuntalautakunta teki kokouksessaan 28.12. päätöksen asettaa asema-</p>	<p>V71. Kun yhdyskuntalautakunta käsittelee asemakaavaehdotuksia 8156, 8305 ja 8306 ensimmäisen kerran 14.12.2010 YVA-selostus ja kokouksen aikaan yleisesti</p>	--

	<p>kaavat nähtäville puutteellisin tiedoin. YVA-lain (10.6.1994/468) 13§:n mukaan viranomaisella ei saa tehdä hankkeen toteuttamiseen rinnastettavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä YVA-selostuksen ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon.</p>	<p>nähtävillä ollut Rantaväylän yleissuunnitelma ja siihen yhteysviranomaisen lausunnon pohjalta tehdyt tarkennukset ja toimenpiteet esiteltiin pääpiirteissään ja YVA-selostus ja siihen sisältyvä yhteysviranomaisen lausunto sekä Rantaväylän yleissuunnitelma olivat lautakunnan jäsenten tutustuttavissa kokouksissa.</p>	
	<p>M72. muistutuksen kohta 1.5. Muistuttaja korostaa, että on koonnut YVA-selostuksen mielipidelausuntoonsa muita olennaisia näkökohtia ja pitää sitä osana muistutusta. Kohteen ympäristövaikutusten arviointimenettely on suoritettu olennaisilta osin puutteellisesti.</p>	<p>V72. Katso vastaus V2.</p>	--
	<p>M73. muistutuksen kohta 2. Nähtäville asetettujen asemakaavojen mukainen väylävaihtoehto on Maantielain 13§:n 2 momentin vastainen. Maantie on rakennettava siten, että tien tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti ja tuottamatta kenellekään enempää vahinkoa tai haittaa kuin tarve vaatii. Rakentamisessa on otettava erityisesti huomioon liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Maantietä ei saa rakentaa vastoin oikeusvaikutteista kaavaa. Muistuttaja esittää, että heidän YVA-mielipiteessään esittämänsä ratkaisu täyttää tunnelia paremmin lakikohdan määräykset.</p>	<p>V73. Maantielain 13§ 1 momentissa todetaan myös: Maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Uusi maantie tehdään, jos olemassa oleva maantieverkko ei täytä enää yleisen liikenteen tai maankäytön tarpeita eikä tien parantamisella tai muutoin liikennejärjestelmää kehittämällä voida tarkoituksenmukaisesti tyydyttää näitä tarpeita taikka poistaa tai riittävästi vähentää liikenteestä aiheutuvia haittoja.</p>	--
	<p>M74. muistutuksen kohta 2. Edellä mainittu ratkaisun mukaiset liittymäratkaisut on sivuutettu täysin sekä ympäristövaikutusten arvioinnissa että nyt esillä olevissa asemakaavoissa.</p>	<p>V74. Muistutuksen tekijän vaihtoehto 1+ on hyvin lähellä YVA-menettelyn päävaihtoehtoa 1, josta on tehty tasavertaiset arviot nykyisen tien kehittäminen ja pitkä tunneli -vaihtoehtojen rinnalla. Muistutuksen tekijän vaihtoehto 1+ eroaa YVA-menettelyn vaihtoehdosta 1</p>	--

		<p>Santalahden ja Mustalahden liittymäjärjestelyiden osalta. Muistutuksen tekijän Santalahden eritasoliittymän kehittämisajatuksien vaikutuksia ja toteutumismahdollisuuksia tutkitaan parhaillaan tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä. Muistutuksen tekijän vaihtoehdon 1+ ratkaisu Mustalahden satama-alueella ei tuo niitä liikenteellisiä etuja, mitä YVA-menettelyn vaihtoehdon 1 Mustalahden eritasoliittymä tuo ja se on sikäli jätetty vähemmälle tarkastelulle.</p>	
	<p>M75. muistutuksen kohta 2. Nähtävillä olevien asemakaavojen mukainen väylävaihtoehto ei ole maantielain vaatimusten mukaisesti ”mahdollisimman edullinen”, liikenneturvallisuuden, liikenteen toimivuuden eikä ympäristönäkökohtien osalta paras vaihtoehto. Asemakaavat ovat siten Maantielain 13§:n 2 momentin vastaiset.</p>	<p>V75. Katso vastaus V5.</p>	--
	<p>M76. muistutuksen kohta 3. Nähtävillä asetettujen asemakaavojen mukainen väylävaihtoehto on Maankäyttö- ja rakennuslain 12 §:n vastainen.</p>	<p>V76. Mrl 12§:n 1 kohdan edellytysten mukaisesti Rantaväylän tunnelihankkeen rakentamisen ohjauksessa elinympäristön laatuvaatimukset ovat keskeisellä sijalla erityisesti laajassa mitassa ajatellen koko Tampereen keskustan alueella. 2 ja 3 kohdan edellytykset pyritään toteuttamaan yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman aineiston lisäksi vielä varsinaisen väylästä laadittavan rakennussuunnitelman yhteydessä.</p>	--
	<p>M77. muistutuksen kohta Johtopäätökset. Muistuttaja ehdottaa, että uusi asemakaava laaditaan YVA-tarkastelussa esillä olleen vaihtoehdon 1+ pohjalta, koska se parhaiten täyttää uudelle väylälle asetetut vaatimukset.</p>	<p>V77. Pirkanmaan ELY-keskus ja Tampereen kaupunki ovat yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä, yleissuunnitelmasta kaupunginhallituksen antamassa lausunnossa ja ELY-keskuksen liikennevirastolle tekemässä hyväksymispäätösesityksessä todenneet, että pitkä tunneli –ratkaisu täyttää parhaiten Rantaväylän kehittämiselle asetetut vaatimukset.</p>	--
	<p>M78. muistutuksen kohta Johtopäätökset. Nyt</p>	<p>V78. Asemakaavoitus Rantaväylän osalta ei sinällään edellytä</p>	--



	nähtävillä olevien asemakaavojen mukainen pitkä tunneli ei ole Ranta-Tampellan maankäyttöratkaisun osalta keskustan osayleiskaavan mukainen.	maanpäällistä asemakaavaa Ranta-Tampellan osalta. Ranta-Tampellan maankäyttöä käsitellään asemakaavan nro 8300 yhteydessä.	
	M79. muistutuksen kohta Johtopäätökset. Rantaväylän tapauksessa eri asiantuntijoiden ja vaikutusalueen asukkaiden mielipiteet on jätetty huomioon ottamatta.	V79. Rantaväylän tunnelin suunnittelussa ja kaavoituksessa asiantuntijoiden ja asukkaiden mielipiteet on monien yksityiskohtienkin osalta huomioitu hankkeen ratkaisujen kehittämisessä. Kaikkia ehdotettuja ratkaisuja ei kuitenkaan ole voitu sellaisenaan ottaa mukaan, koska hankkeessa on kyse laajasta kokonaisuudesta, johon yksittäiset osat, hienotkin ratkaisut on sovittava.	--
<b>08 Muistutus:</b> Antti Ivanoff 2011.02.02			
	M80. muistutuksen kohta 1. Keille tamperelaisille rantaväylän tunnelin tarjoamat liikenneratkaisut suunnitelman mukaisesti tarjoaa lisäarvoa ja keille kaikille haittaa?	V80. Hankkeen hyötyjiä ovat kaikki tamperelaiset ja Tampereen keskustassa asioivat. Erityisiä hyötyjiä ovat keskustan länsipuoliset alueet, joiden yhteydet keskustaan on turvattu hankkeen myötä sekä nykyisen tien varren asukkaat ja toimijat, joille liikenteen haittoja kohdistuu jatkossa vähemmän maanpäällisen liikenteen vähentyessä tai kokonaan poistuessa. Hankkeen rakentamisen aikana työmaasta ja liikenteen väliaikaisista järjestelyistä haittaa syntyy erityisesti eritasoliittymien lähiasukkaille ja lähialueen toimijoille sekä tienkäyttäjille. Mahdollisen keskiliittymän valmistuttua tunneli mahdollistaa nykyisen kaltaiset yhteyden kaikkiin suuntiin.	--
	M81. muistutuksen kohta 1. Liikennemääräarvioiden tilastollinen käsittely näyttää raportissa enemmänkin spekulatiolta ja arvaukselta, tekstikuvaus eroaa taulukkotiedosta.	V81. Ks. vastaus V99. Nykyisen tien liikenteellinen historia on tarkasti todennettavissa liikenteen automaattisten mittauspisteiden tiedoista.	--
	M82. muistutuksen kohta 1. Mikä on pinta-ala-suhde tunnelin liittymien alle jäävän maa-alan osalta ja tunnelin rakennuskäyttöön vapautta-	V82. Santalahden eritasoliittymän alueella liikennealue laajenee noin hehtaarilla nykyisestä. Samalla Santalahden eritasoliittymän pohjoispuolelle Näsijärven rantaan on mahdollista tehdä	Santalahden eritasoliittymän tilatarve on suunnittelun edetessä suunnitelmallisesti pienentynyt. Asemakaavassa virkistyskäyttöön on

	man maa-alan kesken?	Santalahden osayleiskaavan mukaisilla vesistöpengertämisillä runsaat kaksi hehtaaria uutta nykyistä meluttomampaa lähivirkistysaluetta. Nykyisen Paasikiventien Sepänkadun liittymän ja Tammerkosen välisellä osuudella liikenteen tarvitsema tila vähennee karkeasti arvioiden 40 %, joka tarkoittaa noin yhtä hehtaaria muuhun käyttöön kuin tie- tai katupohjaksi. Ranta-Tampellassa nykyisen tien liikennealueesta vapautuu 5,2 ha maankäytön kehittämiseen, osa tästä käytetään katujen rakentamiseen. Naistenlahden eritasoliittymän alueella tie- ja katujärjestelyjen tilantarve kasvaa n. 2 hehtaarilla, josta suurin osa on nykyään rautatiealuetta.	ehdotusversiosta lisätty liikennealueesta maa-aluetta 1,28 ha.
	M83. muistutuksen kohta 1. Santalahden kesäisin pallopeli- ja virkistyskäytössä oleva alue jää liittymän alle. Sisältääkö suunnitelma ajatuksen että Näsijärveä täytetään siten, että jatkosakin jäljelle jää vastaava määrä pallopeli-aluetta?	V83. Tavoitteena on virkistyskäytössä olevan alueen koon säilyttäminen. Tosiasiallisesti tällä hetkellä rannan viheraluetta ei voi lukea virkistysalueeksi, koska sen melutaso pitkälle Näsijärveen ylittää virkistysalueen meluarvot. Tästä syystä asemakaavaehdotuksen nro 8305 kaavakarttaan on merkitty suojaviheralue meluvallia varten. Myös eritasoliittymiin on osoitettu melukaiteet suojaamaan ranta-aluetta liikenteen melulta. Nyt ranta-alueelle mm. matonpesupaikalle ajetaan virkistysalueella olevia ajoteitä pitkin. Kaavaehdotukseen on osoitettu Rantaväylästä erillinen katuyhteys varsinaisen virkistysalueen ja suojaviheralueen väliin rajoittamaan ajoneuvoliikennettä virkistysalueen sisällä ja varmistamaan koko ranta-alueen myös siis satama-alueen saavutettavuus joka suunnasta.	Santalahden eritasoliittymän tilantarve on suunnittelun edetessä suunnitelmallisesti pienentynyt. Asemakaavassa virkistyskäyttöön on ehdotusversiosta lisätty liikennealueesta maa-aluetta 1,28 ha.
	M84. muistutuksen kohta 1. Selvityksissä ei ole arvioitu liittymien haitallisia vaikutuksia niiden lähivaikutusalueilla riittävässä määrin. Mitkä ne oikeasti ovat?	V84. Tunnelin eritasoliittymistä on rakentamisen aikaista haittaa lähiympäristölle. Tunnelin käytön aikana eritasoliittymien lähialueella paikoin liikenteen päästöt kasvavat verrattuna tilanteeseen, että tunnelia ei olisi toteutettu. Liikenteen meluhaittojen osalta tilanne paranee kauttaaltaan nykyisestä. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen reitteihin ja estevaikutukseen eritasoliittymillä on vaikutusta. Tavoitteena on, että kokonaisuutena vaikutus näihin tekijöihin on	--

		selvästi positiivinen. Eritasoliittymät muuttuvat kaupunkikuvaa ja maisemaa. Maisema-vaikutusten kokeminen vaihtelee näkökulmasta ja yksilöittäin. Lähtökohtana on, että eritasoliittymät sijoittuvat nykyisellään jo liikenteen käytössä oleville, vajaakäyttöisille tai toisarvoisille toiminnoille varatuille alueille. Eritasoliittymien vihersuunnitelmien ratkaisut eivät heti hankkeen valmistuttua ole täydessä ”loistossaan”.	
	M85. muistutuksen kohta 2. Aineiston pohjalta näyttää siltä, että tunneli hyödyttää pääasiassa kaupungin läntisissä kaupunginosissa asuvia. Haittaa tunneli tuo pääasiassa keskustan länsipuolelle sekä niiden itäisten kaupunginosissa asuvien elämään, jotka haluavat asioida keskustassa sekä niille asukkailla, joiden lähiympäristöä liittymät ja niiden liikenne heikentävät.	V98. Ks. vastaus V80 ja V86.	--
	M86. muistutuksen kohta 2. Tunnelin haittoja olisi mahdollista vähentää tekemällä liittymä myös Hämeenpuiston tasolle, mutta liittymän toteutus ei sisälly nyt esitettyyn vaihtoehtoon. Liittymä Hämeenpuistoon idästä päin tulisi turvata säilyttämällä maanpinnalla toinen nykyisistä Kekkosen tien kaksikaistaisista ajoradoista.	V86. Ranta-Tampellan maankäyttösuunnitelmat eivät perustu ratkaisuun, että Kekkosen tien toinen ajorata säilyisi maan päällä Ranta-Tampellan alueella. Pitkän tunnelin yleissuunnitelmaratkaisuun sisältyy tunnelin keskellä varaus, joka mahdollistaa maanalaisen liittymän myöhemmän toteuttamisen sekä idän että lännen suunnasta keskustan katuverkkoon. Tämän nk. Näsinkallion liittymän tarpeesta ja mahdollisesta toteuttamisajankohdasta ei ole toistaiseksi riittävästi tietoa, sillä keskustan kehittämissuunnitelman laatiminen on parhaillaan käynnissä.	--
	M87. muistutuksen kohta 2. Nähtävillä oleva aineisto ei sisältänyt niitä kuluja, joita syntyy kun keskustan katuverkko kehitetään tunnelikuntoon, eli vastaamaan liikennevirtojen muutoksia.	V87. Hanke koskee Rantaväylää, joka on osa valtatie 12, valtion ylläpitämää maantietä. Hankkeen kustannuksiin ei ole tarkoituksenmukaista laskea katuverkon muutoksia, joiden toteuttamisessa valtiolla ei ole kustannusvastuuta ja intressiä. Hankkeen kustannusarvioon sisältyy katuverkon muutoksia siltä osin, mitä Santalahden ja Naistenlahden eritasoliittymien kytkentä ympä-	--

		röivään katuverkkoon ja maankäyttöön liittymisen osalta edellyttää.	
	M88. muistutuksen kohta 3. Raportissa esitetystä liikennemäärän kehitystä kuvaavasta taulukosta voisi tehdä tulkinnan, että liikennemäärä rantaväylällä on laskeva ja että läntinen ohitustie ”korvaa” rantaväylän. Tekstiosuudessa esitetyjä spekulatioita ei nähtävillä oleva tilastoaineisto tue.	V88. Ks. vastaus V10.	--
	M89. muistutuksen kohta 3. YVA-menettelyn mukaisessa liikennemäärien kehitysarvioissa v2030 jää epäselväksi, mitkä ovat taustaparametrit tehdyssä tarkastelussa. Joidenkin katujen liikennemäärät ovat kasvaneet, kun taas joidenkin osalta liikennemäärät ovat laskeneet (esim. Pispalan Valtatie).	V89. Hankkeen liikenne-ennusteet on laatinut Tampereen teknillinen yliopisto seudullisella TALLI-liikennemallilla. TALLI-malli on toiminut myös kaupunkiseudun liikennejärjestelmäsunnittelun ja maankäytön rakennemallisuunnittelun lähtötietona. Liikennemalli sijoittaa liikenteen kysynnän tie- ja katuverkolle ottaen huomioon mm. liikenteen lähtö- ja määräpaikat, väylien kapasiteetit ja eri reittien pituudet. Mallia pidetään luotettavana erityisesti pääteiden ja -katujen virtojen osalta, kuten myös Pispalan valtatie osalta.	--
	M90. muistutuksen kohta 3. Epäselväksi jää turvaako tunneliratkaisu keskustan kehittymisen, onko tulevaisuudenskenaarioissa keskustaan suuntautuva asiointi vähentynyt (siirtynyt helpommin lähestyttäviin kauppakeskuksiin) vaiko lisääntynyt.	V90. Tulevaisuusskenaarioissa keskustaan suuntautuva asiointi on lisääntynyt nykyisestä mm. kaupunkiseudun yleisestä kasvusta ja keskusta-alueen maankäytön tiivistymisestä johtuen.	--
	M91. muistutuksen kohta 4. Hyötysuhdelaskelmista puuttuvat arviot siitä, mitkä ovat vaihtoehdon 0+ tarjoamat vaihtoehtoiset maankäyttömahdollisuudet.	V91. Yleissuunnitelman hyötökustannuslaskelmissa ei ole mukana maankäytön kehittämisen hyödyt ja kustannukset minkään vaihtoehdon osalta. Maantien hyötökustannussuhde lasketaan tulevien kunnossapitokustannusten, väylän käyttäjien ja ympäristön (päästöt, melu) hyötyjen ja haittojen sekä investointi- ja korkokustannusten välisenä suhteena.	--
	M92. muistutuksen kohta 4. Kartoista	V92. Ks. vastaus V82.	--

	karkeasti arvioituna Santalahden ja Naistenlahden liittymien rakentaminen poistaa rakennuskäytöstä vastaavan määrän maa-alaa kuin tunnelin rakentaminen Ranta-Tampellassa vapauttaa.		
	M93. muistutuksen kohta 5. Asemakaavamerkintöjä tulee tarkentaa siten, että asemakaavassa "Santalahden rantapuisto" määrätään tasaiseksi nurmikentäksi mm. kesäiseen pallo- ja ultimatekäyttöön. Asemakaavan selostus tai asemakaavakuva ei tätä tavoitetta tuo riittävän selvästi ilmi. Puiston toteuttaminen tulee olla edellytys Santalahden liittymän rakentamiselle.	V93. Muistuttajan esittävä avoimen nurmikentän tavoite on myös kaupunkiympäristön kehittämisen tavoite. Se, miten ja millä rajauksella nurmikenttä tulevaisuudessa tehdään, ei vielä ole tarkkaan suunniteltu. Kaavamerkintään V-5, Lähivirkitysalue, liittyy lisämerkintä: Aluetta on hoidettava siten, että sen luonne avoimena maisematilana säilyy.	--
	M94. muistutuksen kohta 6. Santalahden ja Naistenlahden liittymillä on vaikutus monen ihmisen lähiympäristöön. Liittymien vaikutusten arviointia lähiympäristöön olisi auttanut mikäli aineistoon olisi kuulunut ns. leikkauskuvat väyläratkaisuista Näsijärven suunnalta tai läheisiltä kaduilta /pihoilta nähtynä. Nähtävillä olleen aineiston pohjalta on hankala muodostaa mielipidettä liittymien vaikutuksista kauko- ja lähimaisemiin. Sen sijaan että aineistossa olisi ollut kuvia tulevaisuudesta, on asemakaavoitus jostakin käsittämättömästä syystä käyttänyt 1900-luvun alkupuolen nostalgiamustavalkokuvia kaavaa "havainnollistavana" aineistona.	V94. Yleissuunnitelmaraportissa on eritasoliittymistä ympäristöleikkaukset, ympäristökartat ja kuvapoiminnot hankkeen virtuaalimallista. Virtuaalimalli tarkentuu tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä, mm. Santalahden eritasoliittymän muoto on yleissuunnitelmassa esitetystä muuttumassa. Virtuaalimallista on mahdollista tehdä mm. videoleikkeitä, joissa eritasoliittymää tarkastellaan eri kuvakulmista. Videoleikkeitä on jatkossa mahdollista laittaa jakeluun mm. hankkeen internet-sivuille.	--
	M95. muistutuksen kohta 6. Santalahden liittymän kaavassa 8305 on jätetty täysin huomiotta, että alue sisältyy suurelta osin Valta-	V95. Kaava-alue ei sisälly Valtioneuvoston 1.1.2010 tekemän valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen rajauksen piiriin.	Kaavarajauksesta on poistettu Tikkutehtaan tontti VIII-808-2, koska liikennetarkaisu nykyisellään ei edellytä siihen muutoksia ja koska

	<p>kunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaiseen rakennettuun kulttuuriympäristöön Pispala. Kaavan tavoite ei huomioi lainkaan VAT-velvoitetta tältä osin. Santalahtea koskevat selvitykset on jätetty huomioimatta asemakaavassa (ml. Pirkanmaan maakuntamuseon ja Hanna Lyytisen laatimat inventoinnit).</p>		<p>kyseinen tontti on Santalahden asemakaavatyön 8048 osana vireillä toisessa asemakaava-prosessissa.</p>